m²

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 AÑO 3 - Nº133
SABADO 18 DE AGOSTO DE 2001





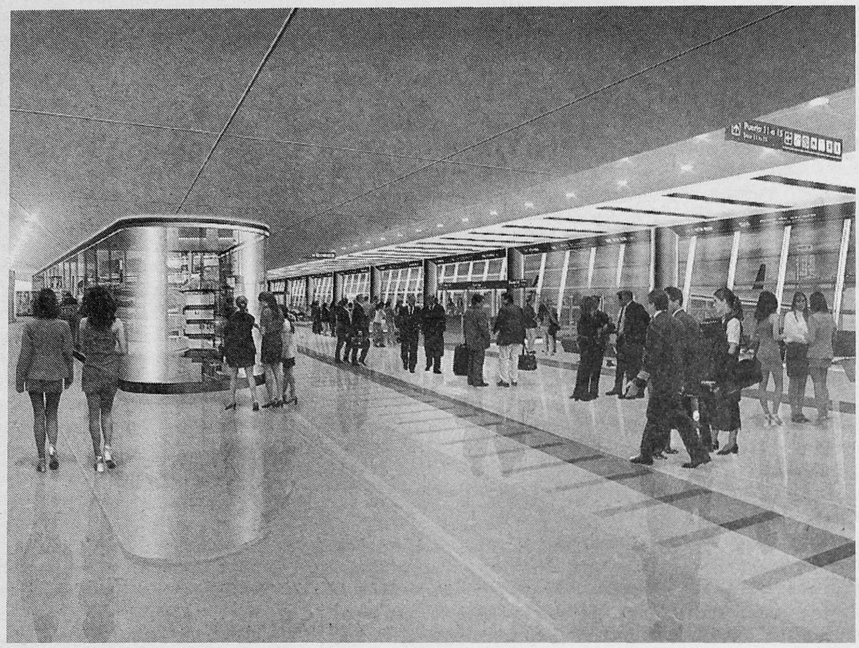
AEROPARQUE SE EXPANDE

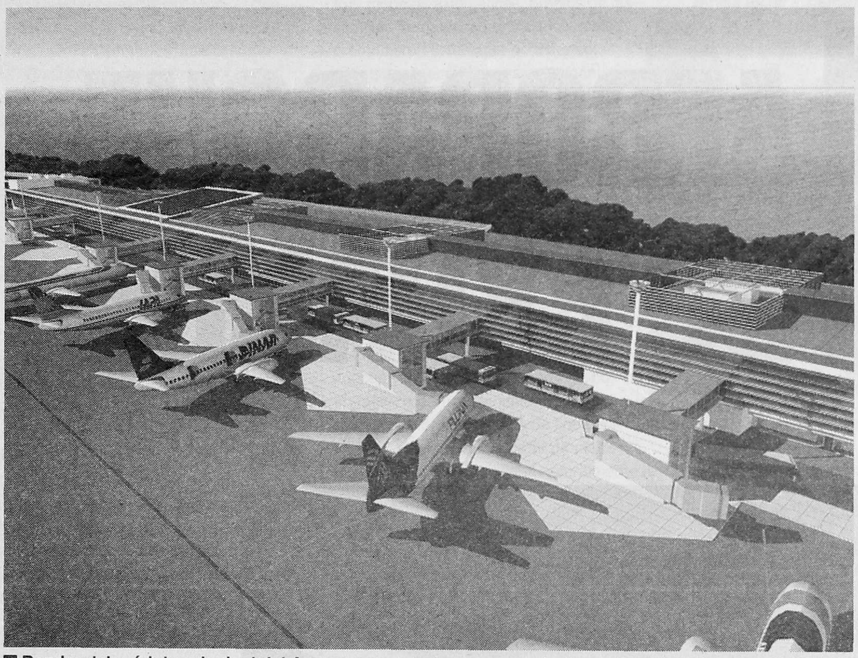


A fines de setiembre se inauguran las nuevas mangas, el estacionamiento y el preembarque renovado

A FINES DE SETIEMBRE SE INAU

El nuevo Aero





Render del módulo principal del Aeroparque, con las mangas. Arriba, el hall del primer piso.

m² Por Liliana Sánchez

A fines de setiembre estará habilitada la primera parte de las obras de ampliación y refuncionalización que se están realizando en el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires. Esta primera etapa comprenderá la puesta en funciones de la totalidad de la planta alta del edificio principal como sala de preembarque. También marcará el inicio de las operaciones de cuatro mangas de embarque, que reemplazarán definitivamente al movimiento pedestre de pasajeros y el abordaje o desembarco en ómnibus por la pista. Al mismo tiempo se inaugurará un edificio para estacionamiento de siete niveles, sobre el extremo sur del aeropuerto, con capacidad para ochocientas cocheras.

El complejo edilicio que forma el Aeroparque continuará extendiéndose hacia el lado norte. El proyecto tendrá en total 120.000 metros cuadrados construidos, con una inversión cercana a los 150 millones de pesos para satisfacer las demandas funcionales, operativas y de confort de los siete millones de usuarios que, en promedio, utilizan anualmente el Aeroparque.

Precisamente, el aumento en el tráfico aerocomercial durante la última década, y la falta de mantenimiento y ampliación de la infraestructura del Aeroparque, hizo que algunas áreas o parte de las instalaciones de la estación llegaran a saturarse. O, por lo menos, causaron que no pudieran ofrecerse servicios con un estándar de calidad comparable a los de otros aeropuertos internacionales de las mismas características.

Las últimas obras importantes se habían hecho a fines de la década del setenta. Las actuales intervenciones comenzaron en 1999, con la incorporación al uso de unas enormes terrazas construidas casi trein-

La primera fase de las aeropuerto urbano incl planta alta sea una gra cuatro mangas de abo ciudad y el río y un ed de siete pisos con 800

ta años antes que no habían llegado a habilitarse.

Así, quedará en funciones la planta alta con una mayor extensión, denominada también sector aire, con cuatro mangas para el abordaje, y un área de espera y preembarque con importantes visuales abiertas de la ciudad por el lado de las pistas y del río por el de la Costanera. La oferta espacial de este primer piso se complementa con la renovación del equipamiento y los servicios, como un patio de comidas que ya está operando, y con nuevos núcleos sanitarios y de circulación vertical a través de ascensores y escaleras mecánicas. Además, el nuevo parking posibilitará la creación de 800 nuevas cocheras que se agregarán a las 600 ya existentes.

La etapa norte

El proyecto integral del futuro Aeroparque prevé, en la siguiente etapa, continuar la ampliación hacia el lado norte, para lo cual se va a demoler un viejo edificio. Ubicado en forma perpendicular al eje central, el predio correspondió a los vestuarios de un balneario que funcionó en ese lugar durante la década del cuarenta. Las nuevas instalaciones, que se incorporarán a las actuales a partir de la segunda mitad del año 2002, contarán con siete mangas más de embarque, llevando el total a once. En ese extremo norte se construirá también un edificio multipisos para estacionamiento.

"Quedarán dos edificios en los extremos y todo un edificio lineal en el medio. Este albergará en la planta baja todas las funciones de check-in y en la planta alta toda un área de preembarque, donde habrá un sector para cabotaje y otro para vuelos internacionales, que será también un edificio totalmente nuevo", explica el arquitecto Marcelo Minoliti, del Departamento de Infraestructura de Aeropuertos Argentina 2000.

Abrir los ambientes

Por su parte, hacia fin de año comenzará a intervenirse en la planta baja con la intención de "abrirla", de "darle aire" y mayor luminosidad."Los aeropuertos estaban bajo el control de la Fuerza Aérea y ésta tenía una relación bastante particular con el tema de las visuales al exterior", explica Minoliti. "Más bien tendían a hacer situaciones cerradas, para que una vez adentro del

URA LA PRIMERA AMPLIACION

parque

as de ampliación del que la totalidad de la la de embarque con e, grandes vistas a la de estacionamiento heras.

opuerto el pasajero no tuviera culación con el exterior. Esta-s rompiendo con eso y estamos ando lugares con grandes ven-as, todo muy transparente. Des-cualquier punto se podrá mirar xterior, tener sol."

Por eso, en el nivel inferior, si n se va a respetar la estructura stente, se va a hacer "un gran ajo de nuevos pisos, cielorra-e iluminación para 'abrir' el ficio. Eso le va a cambiar la ima-a la planta baja", dice el arqui-to Rodolfo Miani, del Estudio Bodas, Miani y Anger, a cargo del proyecto y la asistencia de dirección de obra.

Las opciones hasta el 2005

En marzo pasado se realizó una audiencia pública para debatir sobre el futuro emplazamiento del Aeroparque Metropolitano, y la postura mayoritaria se manifestó en favor de que la aeroestación permanezca en la ciudad de Buenos Aires. Con esta definición se descartaba el traslado a Ezeiza, una de las alternativas presentadas como viables por la Comisión Interjurisdiccional. Pero quedaban en pie las otras dos: la construcción de la aeroísla o de un relleno costero sobre el Río de la Plata, esta última disfrutando de un mayor consenso.

De todos modos, la audiencia dejó establecido que, antes de asumir cualquier solución como definitiva, es preciso analizar un conjunto de factores como el rol que la ciudad quiere darle al Aeroparque, la articulación con la política aerocomercial nacional, un estudio de impacto ambiental, la viabilidad del proyecto, la factibilidad económica y la integración con el Corredor Zona Norte (proyecto Retiro y Puerto).

Estas conclusiones hicieron perder vigencia al convenio firmado en enero pasado entre la Ciudad y la Nación, que habilitaba el llamado a concurso para construir el relleno costero, previa aprobación de la Legislatura. Precisamente, para incorporar las demandas expuestas en la audiencia pública, ambos Ejecutivos (nacional y de la ciudad) están dispuestos a acordar un nuevo convenio, que incluso podría incorporar alguna alternativa nueva, además de las conocidas hasta ahora.

"Ya no están tan fuertes tampoco con el relleno costero y me da que pensar que quizá estén estudiando alguna otra opción. Bueno, si es así sería bueno que primero la cuenten", dice la diputada María Laura Leguizamón, presidenta de la audiencia pública sobre Aeroparque.





uz y grandes vistas hacia la pista en la sala de preembarque.

CAL Y ARENA

REGALA de primavera

Entre el 30 de agosto y el 3 de setiembre se realizará en el predio Ferial de La Rural la exposición Regala Home Textil 2001 Primavera. El evento, que tiene el explícito objetivo de generar negocios y marcar tendencias, es conjunto con el XXI Salón Internacional de artículos para la mesa, el regalo y la decoración, el XI Salón Cocina-Bazar, y el II Salón Internacional del Blanco, Textil Hogar. La exhibición abarca 21 rubros de decoración, mesa, regalos, relojería, muebles, tapicería, luces, bazar, textiles para el hogar y regalos empresarios. Las marcas van de Volf a Muresco, pasando por Alternativo, Bombay, Alparamis, Chamaco, Dijumis, Agustina's Choice y Talleres Chicago. Regala incluye artículos importados y este año un sector, con premio de diseño incluido, para nuevos productos. También se realizará la muestra de jóvenes diseñadores, con 40 objetos. La edición Otoño de la feria fue visitada por 21.000 personas representando a más de 10.000 firmas del sector.

Seminarios de maderas

Akzo Nobel Coatings organizó esta semana Promadera, la primera jornada internacional de la madera en el Tattersall de Palermo. El programa incluyó una serie de talleres y concursos, además de conferencias de profesionales destacados como el arquitecto Geoffrey Pitts, de The Palmer Parnership de Gran Bretaña, Edward Rojas, Jorge Barroso y Héctor Scerbo. La jornada es parte de la iniciativa, auspiciada por la marca Cetol, de desarrollar en forma regular foros participativos especializados.

Basílica en restauración

Comenzaron las obras de restauración de la Basílica de Nuestra Señora en Baltimore, Maryland, sede de la primera diócesis católica de Estados Unidos. La iglesia fue construida en 1821 por Benjamin Latrobe, el mismo arquitecto que diseñó el congreso norteamericano y marcó buena parte del estilo de Washington, en un elegante y mesurado neoclasicismo. Lo que más se destaca del edificio es su cúpula, diseñada por Latrobe con ayuda de su colega y amigo Thomas Jefferson.

EXPERIENCIAS DE RENOVACION URBANA EN EL MUNDO

Revivir un barrio

m² Por S. K.

El intento de revitalizar el sur porteño tiene dos antecedentes internacionales similares, el distrito portuario de Baltimore y el centro viejo de Seattle. Cómo se hizo y cuál fue el rol del gobierno local.

La renovación del lado sur de Buenos Aires tiene varios antecedentes en el mundo. Tal vez los más aplicables, por la historia, edad y economía de las ciudades involucradas, están en Estados Unidos. La ciudad de Baltimore, un viejo puerto al sur de Washington, y Seattle, nueva capital de la tecnología, son dos casos en que barrios viejos, destruidos social y materialmente, encontraron nuevos roles y renacieron.

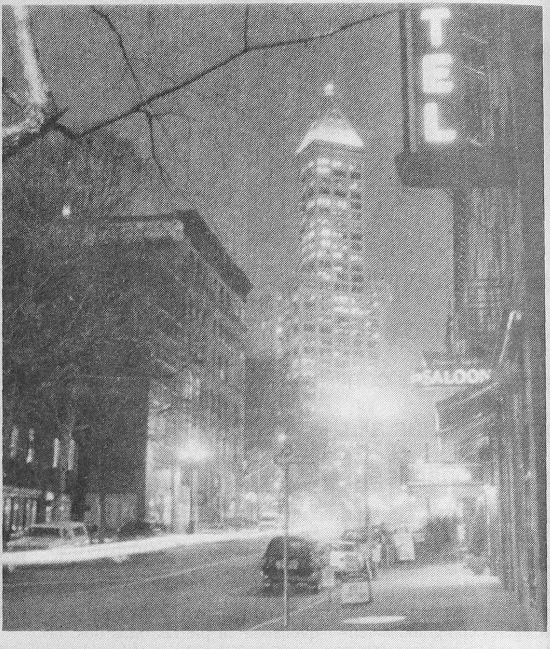
A fines de la década del setenta, el centro de Baltimore estaba en decadencia terminal. Los disturbios raciales de 1968 habían espantado a buena parte de sus residentes más prósperos, que se mudaron a sus suburbios, y las empresas se concentraron en la zona "alta" o salieron de la ciudad, ayudadas por el creciente sistema de autopistas. La franja urbana frente al agua se había transformado en una ruina.

Para revertir la tendencia, la ciudad tomó dos medidas notables. Primero, tomó la franja del antiguo puerto comercial, demolió los galpones –en pésimo estado y más parecidos a barracas precarias que a otra cosa– y construyó un "puerto Madero" flamante, con una gran avenida peatonal, marina y comercios. Al sur, quedó el viejo barrio colonial, hacía décadas degradado. La comuna se apropió de las casas –algunas como cobro de impuestos atrasados, otras compradas– y las revendió al precio simbólico de un dólar. La condición real de venta era firmar un contrato por el que se prometía restaurar en menos de dos años el exterior de las viviendas a su estado original, sin avivadas posmodernas y siguiendo criterios históricos.

Hoy Baltimore tiene un bellísimo barrio residencial histórico, un paseo marítimo que atrae al turismo y una base impositiva mucho mayor que hace veinte años. De hecho, la ciudad ganó en población neta, en radicación de comercios y de sedes empresarias.

El distrito central de Seattle, en el barrio de la plaza de los Pioneros, siguió un camino menos "estatista". La ciudad se limitó a dar incentivos fiscales a quienes renovaran las propiedades, básicamente comerciales ya que Pioneros fue tradicionalmente una zona de oficinas y grandes comercios, y a mejorar la limpieza pública, el alumbrado y la seguridad. Para atraer a un "ancla" financiera, el gobierno local ayudó a la restauración de la Torre Smith –construida a principios de siglo por el Smith de Smith & Wesson– uno de los primeros rascacielos del mundo (foto).

Hoy, Pioneros es sede de empresas de alta tecnología, de distribución y servicios, atraídas por precios relativamente bajos, buenos servicios y amplitud. La Torre Smith brilla, revalorizada como centro de una movida urbano-empresaria que tomó algo más de una década y dio buenos resultados.



ARQUEOLOGIA EN EL CONVENTO

La basura histórica

La semana próxima, la Secretaría de Cultura de la Ciudad presentará los resultados de las excavaciones arqueológicas realizadas en el Convento de Santa Catalina de Siena, ubicado en la manzana del centro viejo entre Viamonte, San Martín, Córdoba y Reconquista. El viejo edificio, comenzado en 1738 por Juan de Narbona, está siendo restaurado para la realización de la exhibición de Casa FOA de este año. La obra incluye la instalación de infraestructura moderna. El informe arqueológico, que estará a cargo de la Subsecretaría de Patrimonio Cultural, se centrará en lo que se encontró en las excavaciones de zanjas para instalar cableados y desagües, y en el trabajo realizado en ese proverbial recurso del arqueólogo urbano, el pozo colonial de basura. En el siglo XVIII, el convento estuvo varios años ocupado por las monjas, pero sin terminar, por lo que se cavaron pozos provisorios para las letrinas y la basura. En estos pozos se encontraron 1500 objetos, entre ellos 50 ya completos y restaurados. La "colección" incluye un amplio surtido de botellas del 1900, vasijas del 1600 y cantidades de vajilla y ollas. Como ya ocurrió con otros pozos encontrados –en San Telmo, en la plaza Roberto Arlt, en las Galerías Pacífico–, los contenidos orgánicos y huesos que se enterraban en la época permiten reconstruir las dietas de los porteños de entonces.

OPINION

Por Luis Sabini Fernández *

El puente y el río

Me pregunto qué opinarán los uruguayos del proyecto de puente que se publicita como binacional –puesto que une márgenes de dos estados– a la luz de los argumentos que expuso el Movimiento Pro-Puente Lara-Colonia en las últimas ediciones de **m2**. Los beneficios de la obra *binacional* invocados por dicho movimiento parecen ser exclusivamente para el lado argentino. Y la verdad es que resultan convincentes. Para el lado argentino.

Lo que no sé es con qué se beneficiará el otro lado. Claro que los que deciden del lado uruguayo actuarán como "saben" actuar los gobernantes de los países nuestros en general: por unas migajas que les permitan aceitar el angostado presupuesto, entregarán ventajas, beneficios, bienes, ciudades, lo que sea "necesario". Invocando argumentos de autoridad, insisten con que "no se puede afirmar que el puente es un obstáculo que aumenta el riesgo de navegación", apostrofando "que es necesario estar bien informados y no crear distorsiones emocionales." A mí me gustaría saber si pueden afirmar que el puente no resultará un obstáculo que aumente los riesgos de navegación. Me pregunto incluso qué tipo de navegación sobrevendrá entre los pilotes frenando el limo...

Parecería risueño, si las experiencias anteriores no hubieran causado tanto daño, las afirmaciones de que el puente "no requiere fondos, garantías ni avales de los estados contratantes". ¿Dónde apareció de golpe esa clase capitalista, inversora de riesgo en los márgenes platenses? ¿Cómo apareció si, hasta ahora, los capitalistas criollos sólo nos han enseñado a vivir a costillas del Estado (y de los que no tienen capital)? A menos que se trate de inversionistas internacionales, estadounidenses por ejemplo, con lo cual el planteo cambiaría sustancialmente y habría que reinsertarlo en el proceso de extranjerización galopante que sufrimos.

Cuando el Movimiento habla de los beneficiados, "7 millones de argentinos", los sitúa al sur del Gran Buenos Aires "entre el Riachuelo y Punta Indio". Curioso corte geográfico que imagina que el puente no alcanzará a los porteños. Tratándose del puente que uniría a la megalópolis argentina con la ciudad-puerto de Colonia, habría que hablar de 14 millones de habitantes del lado argentino. Las pocas decenas de miles de habitantes que constituyen la ciudad uruguaya y sus alrededores sufrirán inevitablemente (mucho más que ahora) un proceso de satelización (pero desde otro estado), al quedar convertidos en una suerte de barrio extraterritorial en donde florecerán todas las actividades que tengan dificultades legales en Buenos Aires, desde especulación inmobiliaria hasta prostitución, drogas o aquellos juegos que estén prohibidos en Argentina y permitidos "del otro lado". Del lado uruguayo, sería bueno justipreciar el impacto socio-ambiental del puente sobre las pequeñas poblaciones que recibirán el abrazo del puente. De un lado y del otro, sería fundamental analizar los impactos ambientales. Y que éstos y no los de la conveniencia económica tuvieran prioridad.

* *Editor de la revista* Futuros.